CHEMIN DE FER

DE

LEVIS ET KENNEBEC,

ET SES EMBARRAS,

PAR CHARLES A. SCOTT,

UN DES CI-DEVANT CONTRACTEURS.

HISTOIRE CONCISE DES RELATIONS DE LAROCHELLE ET SCOTT AVEC LA LIGNE DEPUIS SON DÉBUT JUSQU'AU TEMPS ACTUEL.

QUÉBEC:
IMPRIMERIE DU "MORNING CHRONICLE."
1877.

I

Hı

CHEMIN DE FER

DE

LEVIS ET KENNEBEC,

ET SES EMBARRAS,

PAR CHARLES A. SCOTT,

UN DES CI-DEVANT CONTRACTEURS.

HISTOIRE CONCISE DES RELATIONS DE LAROCHELLE ET SCOTT AVEC LA LIGNE DEPUIS SON DÉBUT JUSQU'AU TEMPS ACTUEL.

QUÉBEC:
IMPRIMERIE DU "MORNING CHRONICLE."
1877.

CHEMIN DE FER
DE LEVIS ET KENNEBEC,
ET SES EMBARRAS.

PAR CHARLES A. SCOTT,

UN DES CI-DEVANT CONTRACTEURS

———§———

HISTOIRE CONCISE DES RELATIONS DE LAROCHELLE ET SCOTT AVEC LA LIGNE DEPUIS SON DÉBUT JUSQU'AU TEMPS ACTUEL.

———§———

Vû la position malheureuse dans laquelle la compagnie du Chemin de Fer de Lévis et Kennebec se trouve aujourd'hui placée, dans une attitude hostile envers les capitalistes anglais qui ont construit le chemin au point où il en est actuellement rendu, et vû que le public n'a qu'une bien faible connaissance de la position réelle de l'entreprise et des circonstances qui ont causé les embarras actuels ; et plus particulièrement pour ma propre justification, moi qui ai induit mes amis anglais à placer leurs fonds dans l'entreprise, je pense qu'il est à propos de soumettre au public dans cette brochure une histoire concise de l'entreprise et de ma liaison avec icelle, et en ce fesant, j'ose certifier que je ne suis mû par d'autres motifs que celui de la justice et de

franchise à l'égard de toutes les personnes qui ont, de bonne foi, contribué à amener le chemin à l'état de perfection où il se trouvait, lorsque les embarras malheureux, qui sont dernièrement survenus, ont fait naître le désaccord et l'animosité dans une entreprise si importante et qui promettait tant pour les intérêts de la Province de Québec.

La Compagnie du Chemin de Fer de Lévis et Kennebec fut incorporée par Acte du Parlement Provincial en 1869, dans le but de construire un chemin de fer d'environ 90 milles de longueur, de Lévis à la ligne de frontière des Etats Unis, dans le Maine, et le 31 Décembre 1870, un contrat fut fait avec M. J. B. Hulbert pour construire 50 milles de chemin à rails de bois, de Lévis à St. François, moyennant le prix de $6,000 comptant par mille, parachevé et en état d'exploitation. Durant l'été de 1871 à peu près 27 milles furent nivelés (au coût pour le contracteur, de $44,000 comptant), pour lesquels la Compagnie paya environ $65,-000 en débentures municipales au pair et en argent. Les souscriptions au stock de la Compagnie à cette époque (et elles n'ont jamais augmenté depuis) se montaient à environ $104,780, composé comme suit :

Ville de Lévis.....	$50,000	en bons de la Corporation
St. Anselme.....	12,000	" "
Noms de particuliers..	42,780	argent comptant.

Avec en sus une subvention du Gouvernement de $1,710 par mille, représentant environ $2,870 par mille. Tel était le montant que la Compagnie avait pour construire un chemin à rails de bois de 90 milles de long, qui devait avoir coûté $6,000 par mille !

C'est durant le cours de l'été de 1871 que je rencontrai pour la première fois M. Larochelle, et dans l'hiver de 1872

nous entrâmes en société, non pas pour construire le chemin de fer, mais pour entreprendre un sous-contrat de M. Hulbert afin de fournir les traverses et le bois pour 30 milles du chemin, et nous nous trouvâmes engagés au montant d'environ $30,000, pour le paiement desquels nous devions avoir recours à M. Hulbert, et par son entremise, à la Compagnie du Chemin de Fer de Lévis et Kennebec.

M. Hulbert fut malheureux dans ses contrats et ne put faire honneur à nos réclamations, et il ne restait plus de fonds à la Compagnie, de sorte que (dépourvus de ressources nous-mêmes) nous dûmes faire en dehors des efforts pour nous rembourser. En janvier, 1873, Larochelle et Scott firent un arrangement avec M. Hulbert, par lequel ce monsieur consentit à abandonner totalement le contrat, et nous devions lui être substitués. L'entreprise de la première section (30 milles) nous fut concédée par la Compagnie, nous, nous engageant de notre côté à construire cette section du chemin, et à accepter comme nos profits son exploitation pendant vingt ans. (Ce bail fut subséquemment prolongé à 99 ans sur tout le parcours de la ligne, 90 milles.)

Les chemins à rails de bois n'ayant pas répondu au but que l'on s'était proposé en les construisant, l'idée de construire ce chemin avec des rails de bois fut abandonnée, et je préparai un prospectus pour un chemin de fer, pensant que je n'avais qu'à me rendre sur le marché de Londres pour me procurer tout le capital dont j'avais besoin, dans l'espace de quelques jours. Je partis pour l'Angleterre en mars 1873, et dans l'intervalle, grâce à la générosité de M. Jas. G. Ross, de Québec, qui nous avança les fonds suffisants, nous fûmes en état de liquider la plus grande partie de notre passif.

Rendu à Londres, je constatai qu'il m'était complètement impossible de négocier les bons d'un chemin qui, en

réalité, n'avait rien à donner comme garantie à part la mince somme de $2,870 par mille, souscrite ici par le Gouvernement et par le peuple. Après avoir passé environ quatre mois à Londres, fesant tous mes efforts pour négocier un emprunt, je revins au Canada, n'ayant nullement atteint mon but, mais laissant la négociation dans les mains d'un ami personnel, M. J. W. Cunningham, qui s'engagea à faire de son mieux pour négocier l'emprunt voulu. L'on verra plus tard comment il réussit à remplir son engagement.

Aussitôt après mon retour au Canada, j'entrai en pourparlers, par l'entremise de M. Hulbert, avec des personnes de New York, et m'assurai de 600 tonnes de rails de fer, et d'une locomotive, qui nous permirent de poser six miles de la voie. Pour le paiement de ce matériel, des bons du chemin furent donnés comme garantie collatérale, avec l'entente que le montant pour lequel nous étions responsables, serait payé lorsque nous aurions négocié notre emprunt en Angleterre.

Pour nous mettre en état de payer le frêt, et de poser les rails, nous empruntâmes de l'argent, nous reposant sur notre succès en Angleterre pour le rembourser. En octobre 1873, M. Cunningham me télégraphia de me rendre en Angleterre, disant qu'il espérait pouvoir procurer des fonds pour nous permettre de continuer. Je partis par le steamer suivant, et à mon arrivée fus présenté par lui à John Langham Reed, Ecuier, contracteur et agent de change, qui s'occupait de l'examen de notre projet, et après m'être renseigné aux meilleures sources de la condition de M. Reed, et avoir reçu le meilleur rapport de son caractère comme homme d'honneur, et en état de pousser notre projet, j'entrai en arrangement avec lui (sujet à son approbation par la Compagnie) pour qu'il nous fit des avances afin de continuer les travaux, et en vue de notre position critique, j'obtins de lui la somme de £1,500 sterling pour

transmettre par dépêche télégraphique, nous mettant en état de payer notre main d'œuvre, etc., et de nous sauver de la banqueroute.

EXTRAITS DE LA CONVENTION.

Les extraits suivants de la convention (qui fut ratifiée par la Compagnie) entre J. L. Reed, écr., et la Compagnie de Chemin de Fer de Lévis et Kennebec s'expliquent par eux-mêmes, quant à la nature de toute la transaction :

" L'acquéreur s'engage à faire ses plus grands efforts pour " disposer des dites débentures, et rendra compte à la Com- " pagnie pour un aussi grand nombre d'icelles dont il aura " disposé moyennant.....comme susdit " par débenture," (chaque débenture représentant une valeur nominale de £100.)

" L'acquéreur aura le choix d'acheter les débentures de la " Compagnie des seconde et troisième émissions de cent " mille livres (£100,000), chacune aux termes et conditions " ci-haut déjà donnés à l'égard de la première émission des " débentures de la Compagnie, pourvu toujours que dans " le cas où l'acquéreur vienne à acheter plus tard les dé- " bentures de la Compagnie des seconde et troisième émis- " sions, il rende compte à la Compagnie à raison de..... " par débenture, pour chaque débenture de cent louis " (£100) de telles seconde ou troisième émissions."

Les termes exacts sous lesquels cette convention fut exécutée étaient *que le Bail existant entre la Compagnie et Larochelle et Scott serait annulé aussitôt que je serais de retour au Canada, et qu'un contrat que lui (M. Reed) redigea serait passé au lieu du dit Bail, vû qu'il lui serait impossible d'entretenir mes négociations pour des avances sur une ligne de chemin de fer, où il existait un bail entre la Compagnie et les contracteurs.* Le contrat, au lieu du bail, fut duement exécuté et le bail annulé.

Ce contrat stipulait que les contracteurs devaient construire le chemin de fer, et le mettre en état d'exploitation, pour et en considération de la somme de £3,300 par mille en bons (ou revenus), et $32,018 par mille en stock payé de la Compagnie, avec toutes les subventions du Gouvernement et des municipalités.

Les Bons en sterling furent duement exécutés, et la première émission de £100,000 fut expédiée à M. Reed, avec la Procuration qui suit :

PROCURATION.

" A tous ceux qui verront les présentes, ou qu'icelles " pourront en aucune manière intéresser, la Compagnie du " Chemin de Fer de Lévis et Kennebec, une compagnie " duement incorporée par un Acte de la Législature de la " Province de Québec, dans la Puissance du Canada, sanc- " tionné le 5ème Avril, 1869, amendé par un Acte sanc- " tionné le 24ème Décembre, 1872, et par un acte sanction- " né en 1874, Salut : Attendu que nous, la dite Compagnie, " en vertu et en conformité du pouvoir qui nous est ac- " cordé par le dit Acte d'Incorporation et les actes amen- " dant icelui, proposons de vendre les débentures de pre- " mière hypothèque de sept par cent de la Compagnie de " la première émission au montant de cent mille livres " sterling (£100,000), et à cet effet nous nous proposons de " nommer John Langham Reed, de No. 1 King's Arms " Yard, dans la Cité de Londres, Angleterre, notre Agent " et Procureur. En conséquence, soyez informés mainte- " nant, que nous, la dite Compagnie du Chemin de Fer de " Lévis et Kennebec, en considération des prémisses, avons " et par ces présentes nommons, constituons et désignons le " dit John Langham Reed, notre Agent et Procureur, pour " recevoir les dits Bons à mesure qu'ils lui seront de temps en " temps remis, et pour négocier, vendre et disposer d'iceux, " soit en personne ou par l'entremise de banquiers, courtiers

" ou agents qu'il aura nommés sous telles réserves et con-
" ditions qu'il jugera convenables, et pour recevoir et faire
" rentrer les revenus d'iceux, et pour donner les quittances
" pleines et entières et des acquittements pour iceux, pour
" nous, et en notre nom, aussi complètement que nous le
" pourrions faire.

" Par ces présentes donnant et accordant à notre dit
" Agent et Procureur autorité pleine et entière dans les
" prémisses ratifiant et convenant de ratifier et de confirmer
" tout ce que notre dit Procureur fera légalement, ou fera
" faire en vertu des présentes. En foi de quoi, nous, la dite
" Compagnie du Chemin de fer de Lévis et Kennebec, &c.,
" &c.

(Signé,) J. G. BLANCHET,
Président.

(Signé,) E. DEMERS,
Secrétaire."

Que la convention avec M. Reed fût heureuse et favorable, c'est constaté par le fait que, depuis cette époque les promoteurs de chemins de fer aux Etats-Unis ont offert des Bons à Londres sur des chemins en *opération* à cinquante pour cent d'escompte, sans réussir à faire aucun emprunt d'argent; et que des hommes de l'influence de Sir Hugh Allan, Hon. Thos. McGreevy, le Président du *Credit Valley Road* de Toronto, le contracteur du *Quebec Central* et autres, aient passé des mois et des mois à Londres, s'efforçant de faire circuler leurs bons, et qu'ils aient dans tous les cas échoué dans leurs tentatives vers ce but; et cependant ces chemins avaient des capital-actions et des octrois municipaux variant de $4,000 à $10,000 par mille, sans compter des subventions considérables du Gouvernement, tandis que le Lévis et

Kennebec, comme je l'ai démontré, n'avait que $1,160 par mille provenant de ces sources. Quelques-uns des chemins d'Ontario, tels que le Toronto et Nipissing, qui, de fait, réussirent à négocier leurs bons, ont dû limiter leur émission à $8,000 par mille, tandis que le Lévis et Kennebec obtint £3,300 sterling par mille.

A mon retour à Québec, je me rendis à New York, et nos créanciers en cet endroit, qui nous avaient fait des avances considérables, se déclarèrent complètement satisfaits de la négociation que j'avais faite en Angleterre, vû qu'ils avaient des rapports très satisfaisants au sujet de la position de M. Reed. Grâce à la générosité de M. Reed, qui nous avait fait une avance préliminaire de £1,500, les affaires marchèrent très-bien à Québec, et les travaux avancèrent durant l'hiver de 1873 et 1874. Dans le printemps de 1874, notre première expédition de 1,400 tonnes de rails, et dans l'automne, 600 tonnes de surplus arrivèrent expédiés par M. Reed, ainsi que des avances nous mettant en état de continuer nos travaux, et dans l'automne de 1874, nous avions parachevé 30 milles du chemin. Notre passif aux Etats-Unis, au montant de $70,000, fut aussi liquidé par M Reed.

Dans l'automne de 1874, je fis des arrangements satisfaisants avec la Compagnie *Rhode Island Locomotive Works*, et la Compagnie *Wason Manufacturing*, pour deux locomotives additionnelles, et cinq wagons de première classe qui furent duement livrés en novembre. Ces achats furent faits sur la seule confiance qu'on avait dans nos négociations en Angleterre.

Nous continuâmes de recevoir des avances d'Angleterre jusqu'en Mai, 1875, et M. Reed avait réussi à faire circuler la première émission de £100,000 de débentures, et nous avait avancé environ £9,000 en sus de ce qu'il nous avait promis de faire, pour lesquels il ne retenait que la seconde émission comme garantie collatérale.

Comme nous pensions qu'il était très à propos de construire quinze milles de plus de la ligne, (jusqu'à St. Joseph) je partis pour l'Angleterre en Avril, 1875, pour faire tout en mon pouvoir afin d'engager M. Reed à nous faire les avances requises, et après beaucoup de difficultés, il y consentit, retenant la seconde émission de bons comme garantie collatérale, vû que le marché ne permettait pas de les mettre en circulation. Une procuration semblable à celle envoyée en première instance lui fut expédiée, le mettant à même de disposer de la seconde émission.

Le 20me juin de la même année, notre première section de trente milles fut ouverte au traffic. Les rails pour les quinze milles additionnels n'étant pas arrivés avant septembre, nous ne pûmes pas achever les travaux jusqu'à St. Joseph cet automne, mais en juillet, 1876, les quinze milles additionnels furent inspectés par l'Ingénieur du Gouvernement.

Le Gouvernement en 1875 accorda une aide additionnelle, augmentant la subvention à $3,800 net, de sorte que le montant total qui fut employé à la construction effective du chemin de fer (43 milles) jusqu'au temps actuel est comme suit :

DU CANADA ET DES ETATS-UNIS.

Aide du Gouvernement.....	$157,800	
MOINS—Fonds de dépôt mis en garantie pour rencontrer l'intérêt sur les Bons.....	74,385	
	$ 83,415	(1)
Souscriptions privées au chemin à rails de bois, effectivement payées, comme il apparaît par la liste du Stock dernièrement publiée.....	$ 42,780	(2)

Corporation de Lévis au chemin à rails de bois (en Bons).....	50,000 (3)	
St. Anselme, indirectement, par l'entremise de particuliers (Bons).....	12,000 (4)	
Passif encouru complètement sur le crédit de M. Reed (y compris $15,000 avancées par MM. Ross, Caron, Beaudet, et autres), moins le roulant dont ont depuis pris possession les propriétaires.....	115,098 (5)	
		$303,293 00

ou environ $7,000 par mile.

D'ANGLETERRE.

Fourni par M. Reed en argent comptant et en rails jusqu'en Avril, 1874 (sur la première émission de Bons).....	£ 55,000	
Fourni par M. Reed en argent comptant commes avances, depuis Avril, 1874, jusqu'à date, tel qu'il apparait par le rapport (sur les bons de seconde émission)...	53,195	
Sterling	£108,195	
ou à $4.86 par £.....		$525,827 70

ou $12,083 par mille.

Il ne faut pas non plus oublier que les montants portant les numéros 2, 3 et 4 ($104,780) furent donnés et souscrits pour un *chemin à rails de bois*, entrepris moyennant $6,000 par mille. Ces souscripteurs ont maintenant un chemin

de fer à sa place, ce qui doit certainement dépasser ce qu'ils en attendaient lorsqu'ils donnèrent ce qu'ils ont de fait donné !

Plusieurs correspondants anonymes se sont, par la voie des journaux, efforcés, depuis que les embarras actuels sont commencés, de prouver que sur le montant dépensé à la construction du chemin, 48 par cent ont été fournis par M. Reed et ses amis, à l'encontre de 52 par cent fournis par les actionnaires, le Gouvernement, et les personnes auxquelles les $115,098 sont dues.

Or, en laissant les souscriptions du Gouvernement et d'autres personnes du Canada demeurer telles qu'elles sont, le montant ainsi souscrit représenterait $303,293 ou, environ $7,000 par mille, à l'encontre des avances d'Angleterre de $525,827, ou $12,083 par mille ; et je maintiens que la subvention du Gouvernment est donnée en qualité de *bonus* aux personnes qui viendraient à fournir les fonds pour conduire l'entreprise à bonne fin, ainsi que les souscriptions de Lévis et St. Anselme, qui représentent $62,000. En conséquence le tableau suivant devrait être considéré comme une juste comparaison :

Souscriptions privées.....	$ 42,780
Dette flottante encourue sur le crédit des négociations en Angleterre..	115,098
Total.....	$157,878

ou $3,650 par mille,

à l'encontre des avances réelles venues d'Angleterre, telles que portées au tableau, $525,827, ou $12,083 par mille.

Dans ce qui précède, je n'ai fait que citer les chiffres réels des montants en argent pour démontrer où en sont les affaires en fait de finances entre la Compagnie du Chemin de Fer

de Lévis et Kennebec et M. Reed. Je veux maintenant démontrer la position du mortgage!

Sur la première section de la ligne, environ 30 milles, pour ne point parler de la seconde section, il y a une dette en bons, (des bons mis en circulation et tenus en Angleterre) de £3,300 sterling par mille, et sur laquelle on s'attend à faire payer un intérêt de sept pour cent par année, (ou en chiffres, £7,000 par année.) Le Fonds de dépôt fourni par la subvention du Gouvernement est épuisé, et le 1er juillet prochain, £3,500 seront dus, et il n'y aura pas de fonds pour les solder, et le bail avec M. Sénécal, comme on peut le voir, ne fait pas même allusion à aucune dette en bons existante.

Les obligations sur le chemin sont en conséquence:

Dette de bons sur la 1ère section.....	£100,000
Avances de M. Reed sur la 2ème émission de £100,000 de bons.....	53,195
	£153,195
ou à $4.86 par £.....	$744,527

on environ $17,000 par mille.

Ceci, il nous semble, doit être passablement clair pour les personnes qui possèdent aucune connaissance de chiffres.

M. Reed ne s'était jamais pour un instant attendu à ce qu'on lui demandât de fournir tout l'argent requis pour la construction de la ligne, mais se reposait sur l'action libérale du Gouvernement et des Municipalités, pour l'aider à mener à bonne fin une entreprise si importante à la Province; mais, à ce sujet, cependant il fut grandement déçu, car, malgré tous ses efforts en 1875 et 1876, pour obtenir une aide additionnelle du Gouvernement, du Comté de

Beauce, et de Lévis, il ne réussit pas à les convaincre du fait que l'on ne pouvait se procurer des capitaux anglais pour des entreprises de chemins de fer, à moins que le peuple, profitant directement de l'entreprise, n'agisse à un dégré raisonnable.

Peut-on blâmer M. Reed d'avoir ressenti un fâcheux désappointement à la vue de l'apathie et de l'indifférence manifestée par le Gouvernement et par le peuple après avoir été si libéralement assistés par les capitalistes anglais, et qu'on se rappelle bien que le chemin de fer de Lévis et Kennebec est la seule ligne de chemin de fer, dans la Province de Québec, dont les garanties aient été quotées sur la Bourse de Londres. A part de ces contretemps, permettez-moi de vous faire observer que dans le prospectus publié, et à l'aide duquel j'ai fait les négociations pour les capitaux anglais, les revenus du trafic sur les premiers 30 milles furent estimés (j'ai fait les calculs sur la même bâse qni est établie par les ingénieurs d'Ontario et des Etats-Unis, tenant compte de la population et des produits du District à être desservi par le chemin,) à $180,000 par année en bloc, équivalant à $6,000 par mille, ou beaucoup moins que le Grand Tronc et autres chemins canadiens ne gagnent Tandis que les recettes réelles sur 30 milles ne sont montées qu'à environ $32,000 par année, on a à peine de quoi payer les dépenses que nécessitent le fonctionnement de la ligne, et sur les 45 milles, ce montant ne s'est pas accru Je n'ai nullement envie de douter qu'aussitôt que le commerce de bois s'améliorera, et que le peuple s'accoutumera au chemin de fer comme moyen de communication, les recettes ne soient beaucoup plus considérables ; et en effet j'ai encore la ferme conviction que si jamais la ligne est parachevée de manière à se relier au système des chemins de fer des Etats Unis dans le Maine, et avec le Québec Central, et que l'immense étendue de terres non occupées dans le Comté de Beauce, admirablement adaptées à un éta-

blissement, et destinées à devenir le jardin de la Province aura été développée par son entremise, le chemin de Lévis et Kennebec deviendra avec le temps, une des lignes les plus profitables et les plus utiles dans la Province ; mais dans l'intervalle nous ne pouvons nous étonner que M. Reed ait été rudement désenchanté de voir qu'après l'expiration d'une année de fonctionnement, les recettes n'aient pu produire une seule piastre, pour solder l'intérêt sur les débentures. Je suis d'opinion que les recettes auraient pu être considérablement augmentées, dans le cas où le terminus à Lévis eût atteint un point plus convenable, et que celui de St. Joseph se fût rendu au village, mais en dépit de tous les efforts faits dans ce but, on ne put obtenir une seule piastre en guise d'aide soit de Lévis ou de St. Joseph pour effectuer l'extension.

En raison de toutes ces circonstances, il fut impossible de continuer la ligne ou de faire circuler les Bons de la seconde émission, et M. Reed naturellement refusa de faire de nouvelles avances jusqu'à ce que le Gouvernement et les municipalités eussent donné une assistance plus effective. On doit évidemment comprendre que M. Reed ne s'engagea nullement à *acheter* les Bons, mais qu'il ne ferait que rendre compte à la Compagnie en conformité du taux mentionné dans la convention *quand il ferait une émission publique*, et il fut naturellement porté à croire que dès le moment qu'on aurait progressé *bonâ fide*, le Gouvernement et les municipalités concourraient d'une manière sensible à pousser l'entreprise, pour le mettre en état de faire circuler les Bons et de parachever la ligne.

En novembre dernier, vû la position critique dans laquelle se trouvaient les finances de la compagnie, et des contracteurs, et la réunion prochaine de la Législature Provinciale, il crut devoir traverser l'Atlantique, (ce qu'il ne put faire qu'en sacrifiant considérablement ses affaires privées en Angleterre) dans le but de soumettre les affaires

au Gouvernement, et de constater ce qu'on pouvait faire pour parachever la ligne. Aussitôt arrivé ici, il se transporta par la ligne jusqu'à St. Joseph, (son terminus actuel,) et de là se fit conduire en voiture jusqu'à St. Georges, et à son retour à Québec en vint à la conclusion, que vû que les recettes du trafic ne fesaient que rembourser le coût du fonctionnement de la ligne, il serait inutile de continuer la construction du chemin *pour le présent*, à moins :

1o. Que le Gouvernement n'augmentât leur aide d'une manière effective.

2o. Que les municipalités ne se montrassent intéressées dans l'entreprise, et ne souscrivissent un montant raisonnable pour leur venir en aide.

3o. Que le parachèvement des lignes Américaines s'y reliant jusqu'à la frontière des Etats-Unis, ne fût assuré aussitôt que le Lévis et Kennébec aurait atteint ce point.

M. Reed considéra qu'en continuant les travaux dans les circonstances actuelles, sans aucune chance de continuer la circulation de bons sur une ligne qui était incapable de payer l'intérêt sur ceux déjà émis, il en résulterait la création d'une dette flottante considérable, sans espoir prochain de la payer, et la disgrâce et banqueroute finales de tous ceux intéressés dans l'entreprise. Pour ces considérations il proposa au Gouvernement le plan suivant, et dans lequel il fut assisté par la compagnie, savoir :

1o. Que dans le but de garantir le paiement de l'intérêt sur les premiers £100,000 de débentures, (à l'encontre desquels le trafic actuel ne peut nullement contribuer) il proposa d'aider à construire le chemin de fer Quebec Central depuis son terminus actuel jusqu'à Weedon, environ 45 milles, pour former une connexion à la Jonction Scott avec le Lévis et Kennebec, et il considérait que l'augmentation du

trafic de cette source couvrirait pleinement l'intérêt nécessaire, savoir : £7,000 par année !

2o. Que le Gouvernement accordât la subvention à laquelle le chemin de fer de Lévis et Kennebec aurait droit sur la partie non parachevée de leur ligne, qui ne se monterait qu'à environ $60,000, (déduction faite du montant transporté pour garantir les porteurs de bons,) pour être appliqués au chemin de fer Quebec Central, cette compagnie donnant comme garantie collatérale les débentures de ce chemin à leur valeur vendable, cet emprunt devant être remboursé aussitôt que les bons seraient vendus !

Le Gouvernement refusa de consentir à cette proposition, et de faire aucune augmentation sur le montant total de la subvention accordée en 1875, mais passa une mesure proposant d'accorder une aide temporaire à ce chemin ainsi qu'à d'autres, comme suit. (On peut facilement voir que cette mesure ne pouvait être que de peu de service à un chemin qu'on devait parachever *dans tout son parcours.*)

(BILL DE L'ASSEMBLÉE, No. 105.)

" Acte pour amender la loi concernant les octrois en argent
" faits à certains chemins de fer, et pour autres fins.

" SA MAJESTE, par et de l'avis et du consentement de la Législature de Québec, décrète ce qui suit :

1. Le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, aussitôt que
" les compagnies des chemins de fer suivants :

" Le chemin de fer de Lévis et Kennebec ;

" Le chemin de fer Québec Central, '*Quebec Central Rail-*
" *way Company,*'

" Et le chemin de fer Intercolonial de St. François et Mé-
" gantic,

" Auront mis les parties completées de leurs chemins en
" bon état d'exploitation, à sa satisfaction, pourra leur
" avancer, à compte sur leur subside, 1o. une somme de
" $1,000 par chaque mille de chemin ainsi completé, en sus
" des $4,000 qu'elles ont reçues ou peuvent être maintenant
" en droit de recevoir, et 2o. sur la balance totale du sub-
" side qui leur a été accordé pour toute autre partie de leur
" chemim qu'elles peuvent completer dans la suite, une
" autre somme à un montant tel et de manière que cette
" avance faite, il reste à payer pas moins de $2,000 par
" mille, sur la partie du chemin à être completée dans la
" suite, et qu'il ne soit dans aucun cas avancé plus de
" $6,000 par chaque mille de chemin. Le Lieutenant-Gou-
" verneur en Conseil pourra exiger que la somme de $1,000
" par mille avancée aux Compagnies mentionnées dans la
" section précédente, sur les parties completées de leurs
" chemins, soit employée à parfaire ces parties de chemin
" et à payer ce qu'elles pourront devoir pour le droit de
" passage, la main-d'œuvre et le roulant."

Qu'il me soit permis de dire ici que l'idée de M. Reed était que, vû que le chemin de fer Quebec Central avait des bons municipaux considérables, il serait relativement facile de parachever cette ligne, et qu'une fois cette ligne parachevée il serait relativement facile de négocier les bons à Londres sur une ligne de chemin terminée, et le parachèvement de cette jonction aurait pu être fait cette année.

Ne réussissant pas à mettre ce plan à exécution, il fut forcé d'envisager les choses d'une manière différente. Les dettes des contracteurs s'élevaient à environ $130,000, (montant plus tard réduit à $115,000 par le fait que les propriétaires du matériel enlevèrent ce qui leur appartenait,) et le fonds spécial pour le paiement de l'intérêt sur les débentures était épuisé, de sorte que quelque mesure décisive dut être adoptée. Il fit alors les propositions suivantes :

1o. Que la main-d'œuvre des contracteurs et le prix du droit de passage (privilégié) fussent payés à même l'avance devant être faite par le Gouvernement d'après l'octroi que la compagnie avait le droit de recevoir. Ce montant devait être complètement absorbé à cet effet, et laisser encore les dettes existantes des contracteurs au montant d'environ $100,000.

2o. Que lui, M. Reed, ferait une avance de quinze centins par piastre en argent pour payer aux [redacted] à compte. Créanciers

3o. Qu'un certificat d'obligation devait être fourni par la Compagnie à chaque créancier pour la balance qui lui revenait, et que dès le moment que la Compagnie serait en état de continuer ses travaux, ces obligations seraient payées à même les revenus de la troisième émission de bons, et une garantie serait donnée à cet effet.

4o. Que dans le cas où les créanciers accepteraient cette proposition, tout le stock de la Compagnie de chemin de fer de Lévis et Kennebec, possèdé par Larochelle et Scott, en vertu de leur contract, serait transporté à M. Reed.

Il demanda le transport du stock pour le mettre en état de contrôler l'entreprise, (et pourquoi pas? voyant qu'il avait fourni presque tous les fonds qui s'y trouvaient) et dans le but ultérieur d'empêcher qu'il ne tombât entre les mains d'une multitude de gens qui pourraient lui causer de l'embarras plus tard dans l'administration des affaires de la Compagnie!

Je prétends que c'était une offre généreuse de sa part, parcequ'il n'était nullement responsable des dettes des contracteurs, parce que nous l'avions engagé à placer des fonds dans une entreprise qui tourna *à son* grand désavantage, et qu'il n'avait pas besoin du stock pour contrôler le chemin, vû qu'il n'avait qu'à faire valoir l'hypothèque, (Bons) qu'il

avait, afin de s'en assurer la complète possession, et par ce moyen rayer toutes les réclamations des créanciers, des contracteurs et des premiers actionnaires!

M. Larochelle, mon associé, s'opposa de la manière la plus formelle à ces propositions; et les Directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec, quoi qu'approuvant le règlement proposé, ne voulurent jamais consentir à la dernière proposition par laquelle le contrôle des élections et du chemin devait être donné à l'homme *qui avait fourni les fonds, et à qui on est redevable de la construction de 45 milles de chemin.*

N'ayant pu en venir à un arrangement amical et raisonnable des embarras se rattachant à l'entreprise, M. Reed n'avait d'autre recours que celui de procéder légalement contre la compagnie, mais non sans avoir préalablement donné avis aux Directeurs de ses intentions et leur avoir demandé le paiement des avances qu'il avait faites de bonne foi.

Vers le 13 janvier, après avoir confié le maniement de ses affaires aux mains de l'Hon. George Irvine, ainsi qu'une procuration à M. Cunningham, M. Reed partit pour l'Angleterre, joliment désenchanté (inutile de le dire) de ses rapports avec le chemin de fer de Lévis et Kennebec, sa première entreprise au Canada.

Le six février eut lieu l'assemblée annuelle des actionnaires de la compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec (dont un compte rendu complet fut publié dans le *Chronicle* du 7me) et de dire que la conduite des directeurs et des quelques actionnaires présents manqua d'égards pour M. Reed, serait l'expliquer d'une manière très modeste!

Les procurations d'à peu près 300 actionnaires remises au président et au secrétaire, avec environ une demi douzaines de personnes présentes, et représentant en tout

environ $40,000 réunis, contrôlèrent l'élection. Un refus opiniâtre d'enregistrer le vote (3,200 actions) de la *Wason Manufacturing Co.*, dont la compagnie avait acheté des wagons à passagers au montant de $20,000, et qui avait accepté *de bonne foi* le stock comme garantie collatérale (mais que le secrétaire n'avait pas mis de record dans les livres de transport) ainsi que le refus d'enrégistrer le vote du syndic de Larochelle et Scott, quoique muni d'un ordre de la cour, mit ces messieurs à même de faire à leur guise, et d'élire ceux qu'ils voudraient, et ayant élu le bureau de direction qui suit, MM. E. Beaudet, J. B. Renaud, F. X. Lemieux, L. P. Demers, W. C. Carrier, Z. Audet, A. Fortier, G. O. Taschereau, et Michel Cahill, *les actionnaires par procurations*, se mirent en frais de disposer de la propriété des porteurs de bons en louant toute la ligne du chemin de fer à M. Sénécal, un parfait étranger à l'entreprise, aux conditions suivantes :

BAIL.

" L'an mil huit cent soixante-dix-sept, le sixième jour de Février.

" Ont comparu devant le Notaire Public pour la Province de Québec, en la Puissance du Canada, résidant en la cité de Québec, soussigné.

" La Compagnie du Chemin à lisses de Lévis à Kennebec, corps politique et incorporé, ici représentée par François Xavier Dulac, écuier, de St. George, Comté de Beauce, Alfred Morisset, écuier, médecin, de Ste. Hénédine, et Jean Baptiste Michaud, écuier, de Lévis, à ce dûment autorisés par et en vertu d'une résolution adoptée à une assemblée générale des actionnaires de la dite compagnie tenue à Lévis, le six Février courant, de la première part ;

" Et Louis Adelard Sénécal, écuier, demeurant à Pierreville, District de Richelieu, Entrepreneur de Chemins de fer, de la deuxième part ;

Lesquels sont convenus de ce qui suit, savoir :

" La dite Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennebec cède et transporte au dit Louis Adelard Sénécal tous les droits qu'elle peut avoir en vertu du contrat passé entre elle et Messieurs Larochelle & Scott, avec pouvoir de demander la résiliation du dit contrat, ainsi que tous ses droits au matériel roulant, et autres qui se trouvent actuellement sur le dit chemin et ses dépendances, tant celui qui lui appartient que celui qu'elle a loué, avec privilége d'en garder la possession aux conditions auxquelles elle peut la garder elle-même, et pour les fins des présentes, prendre ou défendre à toutes procédures judiciaires qu'il croira convenables pouvu qu'il le fasse à ses frais et dépens.

" En outre, la dite Compagnie loue au dit Louis Adelard Sénécal, pour douze ans, à compter de ce jour, toute la ligne du chemin de fer maintenant construit et a être construit, comme ci-après dit ; le dit Louis Adelard Sénécal en percevra pendant le dit bail *tous les fruits et revenus.*

" Le dit Louis Adelard Sénécal s'oblige à accomplir avec toute la diligence possible les conditions auxquelles peut être payé le subside octroyé à la Compagnie par le Statut passé à la dernière session de la Législature de cette Province, et à payer les diverses sommes maintenant dues pour la complétion, droit de passage, main-d'œuvre et roulant, tel que voulu par le dit Statut, et, après paiement de ces sommes ou de partie d'icelles, il aura le droit de toucher le dit subside ou la partie d'icelui correspondant aux sommes qu'il pourra avoir payées comme suit.

" Il aura de plus, pendant le cours du dit bail, le droit de toucher les subsides octroyés ou qui pourront être octroyés par le Gouvernement et les souscriptions municipales ou privées, faites pendant icelui.

" En considération de ce qui précède, le dit Louis Adelard Sénécal paiera à la Compagnie, dans les trente jours de la ratification des présentes, tel que ci-après pourvu, la somme de deux mille piastres, et pareille somme, d'année en année, à pareille date, pendant le cours du dit bail.

" Le dit Louis Adelard Sénécal paiera de plus, le premier de chaque mois, à compter du et y compris le premier Juin prochain, la somme de deux mille piastres, jusqu'à concurrence de la somme de cent trentre mille quatre-vingt-dix-huit piastres et huit cents, pour éteindre les dettes portées et détaillées aux états A. B. C. D. F. G. H. et M. ci-annexés.

" Et dans le cas où le dit Louis Adelard Sénécal produirait des reçus, quittances ou transports en sa faveur pour aucune des sommes portées aux dits états, les dits paiements de deux mille piastres seront réduits dans une proportion égale à la proportion que pourront avoir les sommes ainsi payées au dit montant total de cent trente mille quatre-vingt-dix-huit piastres et huit cents.

" Il pourra aussi contester, à ses risques et périls, aucune des dites réclamations, et toute telle dette ou partie d'icelle qui pourrait être mise de côté sur cette contestation sera censée être un paiement par lui fait, et dont il lui sera donné crédit dans la proportion ci-haut indiquée.

" La dite Compagnie s'engage à subroger le dit Louis Adelard Sénécal dans tous droits et recours qu'elle pourra avoir à raison des dettes qu'il pourra avoir ainsi payées.

" Le dit Louis Adelard Sénécal s'oblige d'entretenir en bon ordre et en opération la partie du chemin déjà fait et le chemin à être construit comme ci-après dit, et de construire de manière à ce qu'elle soit reçue par l'Ingénieur du Gouvernement, dans un an, à compter de ce jour, la partie du chemin qui ne l'est pas encore, pour amener le terminus aux terrains situés dans la ville de Lévis et appelés " Ter-

rains Shaw," à la condition que la ville de Lévis ou la Compagnie fournisse le droit de passage à partir du terminus actuel à aller aux dits " Terrains Shaw."

" Le dit Louis Adelard Sénécal s'oblige de plus à terminer et à faire recevoir par le dit Ingénieur, dans le même délai, la partie du dit chemin de la paroisse de St. Joseph à et dans celle de St. François, savoir : environ dix milles, pourvu que les souscriptions municipales ou privées dans cette dernière municipalité s'élèvent à la somme de dix mille piastres.

" Il aura aussi le droit de prendre les rails de la Compagnie, déposés comme garantie collatéralle entre les mains de la Banque Nationale, en par lui payant le montant pour lequel ils sont ainsi engagés.

" Le dit Louis Adelard Sénécal s'oblige faire et construire et faire accepter comme susdit, dans trois ans, à compter de ce jour, les trente-cinq milles de chemin qui resteront à construire depuis l'endroit atteint comme susdit à St. François jusqu'à la frontière, pourvu que le subside du Gouvernement et les souscriptions municipales ou privées, accordées et à être accordées pour cette partie du dit chemin s'élèvent en total à la somme de *dix mille piastres par mille.*

" Le dit Louis Adelard Sénécal s'oblige faire toutes les diligences possibles pour obtenir la ratification des présentes par les créanciers des dits Larochelle et Scott, et à défaut par lui d'obtenir l'assentiment de la majorité en nombre et en valeur nécessaire à cette fin, dans les trente jours de la nomination légale d'un syndic à la faillite des dits Larochelle et Scott et d'en produire une résolution légale, les présentes seront censées non avenues, sans recours pour dommages ou autrement par le dit Louis Adelard Sénécal contre la dite Compagnie, ni par cette dernière contre le dit

Louis Adelard Sénécal, sauf dans le cas où il aurait failli à l'exécution des obligations à lui imposées.

" Et dans le cas où la nomination du dit syndic ne pourrait avoir lieu avant le premier mars prochain, les termes de paiements sus-mentionnés et chacun d'eux seront remis pour une période égale à celle qui se sera écoulée entre le dit premier mars et la date de la nomination du dit syndic, et les dates ci-dessus fixées pour la complétion des travaux seront également étendues pour une même période de temps, et à l'expiration du dit bail le matériel roulant du dit chemin et accessoires d'icelui appartenant à la Compagnie, actuellement sur le chemin, appartiendront à la dite Compagnie.

" Dans le cas où le dit Louis Adelard Sénécal manquerait à faire aucun des paiements susdits, comme aussi dans le cas où il manquerait à completer, aux diverses époques susmentionnés, aucune des parties du dit chemin aussi susmentionnées, aux conditions ci-dessus, la Compagnie pourra lui donner un avis de paiement, et s'il ne s'est pas conformé à ses obligations dans les trente jours du dit avis, la Compagnie rentrera en possession de tous les droits par elle maintenant cédés et tous les travaux exécutés, paiements faits et matériaux alors transportés sur les lieux seront forfaits par le dit Louis Adelard Sénécal et retourneront de droit à la dite Compagnie.

" A l'expiration du dit bail le dit Louis Adelard Sénécal laissera sur la ligne une quantité de matériel roulant égale en valeur à celui qui se trouve actuellement la propriété de la Compagnie, et qui se trouve sur la dite ligne et ses dépendances.

" Dont acte fait et passé en la ville de Lévis, sous le numéro deux mille neuf cent soixante-quatorze, des minutes de Mtre. Jacques Auger, le Notaire soussigné.

" Et les comparants, agissant respectivement comme il est dit ci-dessus ont signé les présentes, le sceau de la dite Compagnie y ayant été apposé, lecture faite.

(Signé,) L. A. SÉNÉCAL,
" F. X. DULAC,
" DR. ALF. MORISSET.
" J. B. MICHAUD,
" JAC. AUGER, N.P.

Vraie copie de la minute demeurée en mon étude.

(Signé,) JAC. AUGER, N.P.

Avant de procéder à la considération de cette convention absurde, je dois rendre justice à l'un des directeurs élus, en citant l'avis suivant qui parut dans le *Chronicle* du 14 février, et qui n'a pas besoin de commentaires.

AVIS.

" J'ai été surpris de voir mon nom dans le *Chronicle* du " 7me du courant, comme ayant été élu sur le nouveau " bureau de direction de la compagnie de chemin de fer de " Lévis et Kennebec, et j'ai attendu en vain d'en être in- " formé officiellement, afin de résigner une charge, à la- " quelle j'avais été nommé sans ma connaissance ni mon " consentement, j'ai l'honneur de déclarer à tous les inté- " ressés et au public en général, que par les présentes je " résigne la charge de directeur de la compagnie du chemin " de fer de Lévis et Kennebec, et que je suis étranger à " cette entreprise.

" Québec, 13 février, 1877.

"(Signé,) J. B. RENAUD."

Que le lecteur ne perde pas mémoire du fait que ce bail a été approuvé, et pour ainsi-dire signé par plusieurs des direc-

teurs mêmes qui savaient que M. Reed avait refusé d'avancer un centin au profit de l'entreprise, tandis qu'il existait un bail avec les contracteurs, et qui eux-mêmes avaient pris part à une résiliation du bail, en y substituant un contrat préparé par M. Reed, et sachant qu'il avait déclaré d'une manière positive, que les bons ne pouvaient se vendre sur aucun chemin de fer en présence d'un bail existant ; je déclare en présence de ces faits que le bail suscité a été passé avec M. Sénécal.

Mais que dirai-je du bail ? Qu'en résultera-t-il dans toutes tentatives futures de procurer des capitaux en Angleterre, pour l'acquit de chemins de fer, quand on saura que les intérêts des premiers reclamants (porteurs de bons) sont sacrifiés et ignorés ? Peut on voir dans ce document une clause par laquelle on pourvoit au paiement de l'intérêt sur ces bons. Peut on voir aucune mesure prise pour le paiement du principal £200,000 ? Non ; on ne fait nullement mention de ces items, ce sont de pures bagatelles pour ceux qui prennent part au bail.

Et les revenus du chemin, qui avaient été garantis aux porteurs de bons pour le paiement de l'intérêt et du fonds d'amortissement, sont donnés à celui qui a entrepis l'exploitation du chemin, sans aucune stipulation pour la période de douze années.

Le paiement de £14,000 par année d'intérêt, sans parler d'un fonds d'amortissement pour rencontrer les debentures à leur échéance, est une simple bagatelle qui n'a jamais occupé la compagnie ni celui qui a entrepris d'exploiter le chemin. Est-ce qu'une cour de justice soutiendra une procédure de ce genre ? J'espère bien que non, dans l'intérêt du pays.

Examinons une autre clause importante de ce document : " Le locataire devra construire la ligne au-delà de St. George " (35 milles), pourvu seulement que la somme de $10,000

" par mille lui soit garantie par octrois du Gouvernement " et des municipalités !" Ceci était précisément ce que M. Reed avait exigé. Si le Gouvernement, les municipalités ou le peuple lui eussent garanti $10,000 par mille sur cette dernière section, aucune des difficultés actuelles ne serait survenue, et le chemin eût été construit, et les ci-devant contracteurs auraient maintenu leur solvabilité !

Si $10,000 par mille pouvaient être réalisées, pourquoi changer les contracteurs ? Qu'a fait M. Sénécal pour mériter cet avantage qui lui fut voté par des actionnaires représentant une valeur de $40,000 de stock, à l'encontre d'un intérêt de £200,000, pour lequel les capitalistes Anglais tiennent la compagnie responsable ?

L'assemblée annuelle a lieu, le bail est signé par trois actionnaires représentant 75 actions ($750) de stock, et nonobstant l'opposition la plus déterminée de la part des aviseurs légaux des capitalistes Anglais contre le bail et l'action de la compagnie, le prétendu locataire prend possession forcée du chemin, en dépit d'un gardien, et les propriétaires du chemin sont forcés en conséquence d'attendre l'action des Cours de Justice pour obtenir justice et possession de leur propriété !

Quels devront être les résultats de telle action quant à leur effet sur des souscriptions futures en Angleterre en faveur des garanties de chemin de fer ou d'autres entreprises, je laisse le public à en juger.

Je n'ai que peu de choses à ajouter à ce que j'ai déjà dit, mais je veux me justifier aux yeux de tous mes amis qui m'ont aidé à surmonter les difficultés de cette entreprise. Je ne veux rien insinuer contre mon ci-devant associé, quant à ce qui concerne la part de l'ouvrage qui lui fut confié, je dois rendre hommage à son énergie infatigable et à sa persévérance dans les efforts que nous avons dû faire pour réussir.

La position que j'ai prise à l'heure qu'il est à l'égard des embarras du chemin de Lévis et Kennebec, consiste simplement en ce que je suis déterminé à soutenir ceux qui m'ont aidé de leur argent dans mon entreprise, et si, dans les circonstances, je ne puis faire autre chose, je pourrai au moins montrer ma reconnaissance à ceux de mes amis en Angleterre qui ont reposé confiance en moi.

Après avoir donné une version véridique et simple du chemin de fer de Lévis et Kennebec, et de ses embarras actuels, dans laquelle on produit des faits incontestables, je viens à la question, quel profit en ai-je retiré, après cinq ans de travail et d'inquiétudes ?

Les profits ont été si considérables que je juge à propos de les classifier !

1o. J'ai retiré des fonds fournis *par M. Reed*, $1,500 par année, (M. Larochelle autant,) dont un montant considérable reste encore à mon avoir dans les livres des ci-devant contracteurs !

2o. Le nouveau locataire m'a intenté une action pour conspiration, parce que je faisais mon possible pour protéger les intérêts de mes amis qui ont avancé les fonds pour construire le chemin !

3o. Et en dernier lieu, j'ai été en but aux critiques tant de la presse Française que du peuple, comme cédant à une influence nationale pour renverser la direction actuelle, et la soumettre complètement au contrôle Anglais, et j'ai même été accusé par un correspondant anonyme, dans le *Canadien*, de ne pas avoir consulté les intérêts de mes créanciers, en m'opposant au règlement que M. Sénécal propose de faire avec eux.

Le fait est, néanmoins, que M. Reed propose de ne pas nuire en aucune manière aux intérêts des actionnaires de

la compagnie, et de ne faire dans le bureau de direction (il proposa de réélire le Président et les officiers de la compagnie, et tous les members de l'ancien bureau de direction excepté deux) que le peu de changements qui, dans son opinion, contribueraient à l'avancement de l'entreprise, en conséquence je ne puis comprendre pourquoi cette affaire dût renfermer aucun élement national. De plus, quant à mon opposition à la proposition de M. Sénécal d'en venir à un arrangement avec nos créanciers, elle est survenue parce que je doute fort que ce monsieur puisse le mettre à exécution ; d'un côté, parce que je ne pense pas que la convention qui lui accorde les profits de l'exploitation du chemin—la propriété des porteurs de bons —soit légale, et secondement, parceque je suis convaincu que dans le cas où elle le serait, les profits de son exploitation ne seraient pas suffisants, pour quelques années à venir, pour payer les $2,000 par mois, que M. Sénécal s'engage à payer, même en supposant que l'engagement important qu'il a entrepris lui permît de fournir cette somme à cet effet. D'un autre côté, je suis d'opinion que la proposition de M. [redacted] dans le cas où elle serait acceptée, aura pour effet de payer au complet ces créanciers bien avant l'expiration des cinq années et demie qui devront s'écouler avant de mener à terme le projet de paiement proposé par M. Sénécal. Read

---

Je ne puis terminer cette brochure sans exprimer mon profond regret à la vue de la position malheureuse où se trouvent les affaires de cette entreprise qui naguère promettait tant pour l'avenir ; une position d'antagonisme entre ses intérêts variés, qui, suivant moi, est aussi inutile que peu sage. La région la plus belle de la Province de Québec, un district riche en bois, en minéraux et en sol, et renfermant la plus grande étendue de terre propre à la colonisation, et qu'on pourrait encore mettre à profit, n'attend que

le parachèvement de ce chemin de fer pour se développer et se peupler. Assurément il est assez difficile dans ce pauvre pays de se procurer des capitaux pour nous venir en aide, sans vouloir agir de mauvaise foi, ou se chicaner sur une question du peu d'importance de celle qui a causé l'embarras actuel, qui ne manquera pas, je le crains, de remettre à un temps éloigné, sinon à complètement empêcher l'exécution d'une entreprise si importante à la cité et à la Province de Québec.

Mon histoire tire à sa fin, mais je ne puis terminer sans reproduire l'éditorial suivant contenu dans le *Globe* hebdomadaire de Toronto, qui se rattache à la cause en question, et intitulé "La Construction de Chemins de fer."

LA CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER.

Le *Globe* de Toronto dit :—On prétend quelquefois que les chemins de fer qui, en grande partie, ont été construits au moyen de boni des municipalités, devraient en permanence appartenir à ceux qui ont ainsi fourni une grande portion des fonds. On peut facilement constater que cette prétention est erronée. Les chemins de fer sont maintenant pour toutes fins pratiques les chemins ordinaires de tout pays qui a des prétentions au progrès et à la civilisation. Sans eux les habitants souffrent de grands désavantages. Plus la population est clair semée, et le pays nouveau, plus ces chemins sont nécessaires, et moins il est probable que l'entreprise soit de suite en état de se suffire à elle-même. L'objet que se propose la grande masse du peuple en venant en aide à un chemin de fer est de construire le chemin et de le tenir en opération. Une fois ce point gagné, ils ont un retour complet pour leur argent. Si le Gouvernement accorde de l'aide, c'est pour la même raison. Mais les actionnaires ordinaires, et ceux qui ont avancé de l'argent sur les

bons du chemin, se trouvent dans une position différente. Ils ne retirent rien, à moins qu'ils n'aient leurs capitaux en sûreté, et que les intérêts ne leur soient payés. Le bon sens et la justice s'accordent à dire que dès qu'ils encourent la plus grande partie du risque, ils devraient en retirer les profits. En dépit de l'aide en boni et des avances du Gouvernement, le plus grand nombre des chemins de fer qui ne sont pas à la rigueur des ouvrages publics sous le contrôle national, n'auraient jamais eu de commencement réel sans le secours de fonds particuliers. Supposons que, complètement épuisés, ils eussent été mis forcément en vente et vendus pour ce qu'ils pourraient rapporter, il n'y aurait aucun doute qu'il ne fût raisonnable et convenable que les acheteurs n'exerçassent sur eux une influence controlante en autant que pourraient le permettre les engagements antérieurs des promoteurs. Ils ne pourraient qu'acheter ce que l'autre aurait en vente, et si la propriété avait été grevée de certaines conditions à l'égard des taux du fret, et l'expédition de trains à passagers à certains temps et à certains prix du passage, par conséquent les acheteurs seraient liés par ces conditions precisément de la même manière que l'étaient les premiers gérants et directeurs. Que sont donc des porteurs de bons de chemins de fer dans bien des cas, si ce n'est des personnages occupant une position anologue à celle d'acheteurs, sous un contrat de vente ? Et qui a le droit de s'opposer à ce qu'ils occupent une telle position et exercent une telle influence, sinon ceux qui sont prêts, dans l'intérêt public, à acheter leurs réclamations et à leur permettre de profiter de l'entreprise aussi bien que les autres qui ont contribué à son exécution ? Ceux qui donnent des boni ont tout ce qu'ils exigent quand la ligne est en voie d'exploitation, et transporte leurs effets, et concourt à faire le développement de leur district. Le Gouvernment a tout ce qu'il désire quand le pays est avantagé. Que retirent les actionnaires et porteurs de bons ? Le risque de perdre les fonds qu'ils y ont placés ou la chance de

rendre l'entreprise plus tard rémunérative après peut-être des années d'inquiétude, et après avoir versé des sommes additionnelles dans ce but afin d'empêcher la perte de tout ce qu'ils y avaient risqué.

Je laisse maintenant le sujet entre les mains du public, avec pleine confiance qu'un jugement impartial sera rendu.

CHAS. A SCOTT.

Québec, 29 mars, 1877.

être
mes
out

lic,
du.